5. विदेशी ऋणदाता वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम की कुछेक धाराओं को, ऋण के मामले में चूक और उसके परिणामतः बंधक को पुरोबंधित किए जाने की अपेक्षा के मामले में ऋणदाता के अधिकार को लागू करने में बाधक मानते थे। अब इन धाराओं में संशोधन कर दिया गया है ताकि भारतीय नौवहन कंपनियां विदेशों से जहाज खरीदने के लिए बाहर से वाणिज्यिक ऋण जुटा सकें।

(ङ) तथा (च) श्री हंस जे० पैटरैस ने व्यापार और परिवहन के बीच भारत का बढ़ता विवाद (मुद्दे और विकल्प) शीर्षक के एक दस्तावेज में भारतीय व्यापार विकास और इसके वितरण के संभार तंत्र का कंटेनरीकरण और बहुविध परिवहन प्रबंधों के संदर्भ में गम्भीरतापूर्वक विश्लेषण किया है। दस्तावेज में भारत की व्यापार संभार तंत्र प्रणाली के विभिन्न भागों में वर्ष 2000 तक पूंजीगत निवेश की आवश्यकता है जिसमें परिवहन के विविध तरीकों में अनुमानतः 32 बिलियन अमेरिकी डालर का निवेश शामिल है।

(छ) 8वीं पंचवर्षीय योजना में योजना की समाप्ति पर 7.0 मिलियन जी आर टी के कुल टनभार की परिकल्पना की गयी है। आठवीं योजना के लक्ष्यों और नौवहन के क्षेत्र में अधिक ध्यान देने के क्षेत्रों में निर्यात के राष्ट्रीय लक्ष्य को पूरा करने में सक्षम आधुनिक, विविध बेड़े की खरीद, देश के बकाया भुगतान की स्थिति में प्रोन्नति और सुधार शामिल है। अन्य उद्देश्यों में पुराने जहाजों की स्क्रैपिंग, ईंधन की बचत वाले आधुनिक पोतों की खरीद, जलयानों के अधिग्रहण, खरीद और बिक्री के लिए विनियमन और लाइसेंस प्रक्रिया को कारगर और सचीला बनाना और लाइसेंस तथा विनियमन को धीरे धीरे पूर्णतः समाप्त करना एवं भारतीय नौवहन कंपनियों को कार्गो सहायता आदि शामिल हैं।

नौवहन उद्योग के विदेशी मुद्रा अर्जन की संभाव्यता के बारे में कोई ठोस अनुमान नहीं लगाए गए हैं।

अहमदाबाद-वडोदरा राजमार्ग का निर्माण

2989. **श्री जिनेन्द्र कुमार जैन** : क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अहमदाबाद से वडोदरा तक 93 किलोमीटर लम्बे राजमार्ग के निर्माण की परियोजना वर्ष 1986 में तैयार की गई थी जिस पर 128 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान था;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि इस परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब होने के कारण संशोधित लागत 250 करोड़ रुपये आने का अनुमान है;

(ग) विलम्ब के क्या कारण हैं;

(घ) जिन निजी संस्थाओं को इस परियोजना के निर्माण का कार्य सौंपा गया है, उनका ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या यह भी सच है कि इस उद्देश्य के लिये विश्व बैंक से भी आर्थिक सहायता प्राप्त की गई है; और

(च) यदि हां, तो इस आर्थिक सहायता की कुल धनराशि कितनी थी और इस धनराशि का उपयोग न किये जाने के कारण कुल कितनी धनराशि का भुगतान वचनबद्धता शुल्क के रूप में किया गया है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं। संशोधित लागत का अभी पता लगाया जाना है।

(ग) विलम्ब के मुख्य कारण हैं- सड़क कार्यों के लिए संयुक्त उद्यम की

असफलता, कार्य की धीमी प्रगति के कारण पुल संबंधी ठेकों से एजेंसी को हटाया जाना, शेष कार्य के लिए नई एजेंसी को पुनः लगाना तथा ठेका संबंधी समस्याएं।

(घ) मुख्य ठेका फर्में हैं :-

मै० कान्टीनेंटल कन्स्ट्रक्शन कारपोरेशन लि०, नई दिल्ली;

मै० अमर कन्स्ट्रक्शन कम्पनी (संयुक्त उद्यम) बड़ोदरा।

(ङ) जी, हां।

(च) विश्व बैंक ने 6 परियोजनाओं के लिए 200 मिलियन अमरीकी डालर की ऋण सहायता मंजूर की थी जिसमें इस परियोजना के लिए 68.482 मिलियन अमरीकी डालर की राशि शामिल है। ऋण की समस्त राशि पर वचनबद्धता प्रभारों का भुगतान किया जाता है न कि परियोजना-वार।

भारतीय सड़क निर्माण निगम को घाटा होना

2990. **श्रीमती सुषमा स्वराज :**
श्री राम जेठमलानी :

क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय सड़क निर्माण निगम पिछले कुछ वर्षों से घाटे में चल रहा है;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त निगम को 1990–91 से दिसम्बर, 1993 तक की अवधि के दौरान हुये अनुमानित घाटे की कुल राशि कितनी है;

(ग) क्या यह भी सच है कि उपरोक्त निगम ने इस अवधि के दौरान देश में तथा विदेशों में अनेक परियोजनाओं के निर्माण से संबंधित कार्य शुरू किया था;

(घ) यदि हां, तो उन देशों तथा परियोजनाओं के नाम क्या-क्या है जिनके निर्माण संबंधी कार्य उपरोक्त निगम को इस अवधि के दौरान सौंपा गया था;

(ङ) उपरोक्त निगम को प्रत्येक परियोजना के संबंध में हुये लाभ तथा घाटे का ब्यौरा क्या है; और

(च) निगम को इस अवधि के दौरान देश में निर्मित परियोजनाओं के संबंध में हुये लाभ तथा [illegible] का ब्यौरा क्या है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) वर्ष 1990–91 से वर्ष 1992–93 की अवधि के दौरान निगम को हुये घाटे इस प्रकार हैं :-

वर्ष	रु० (करोड़)
1990–91	31.43
1991–92	30.07
1992–93	40.50
(अप्रैल, 93 से दिसम्बर, 93)	27.30 (अनन्तिम)

(ग) जी, नहीं।

(घ) से (च) उपर्युक्त (ग) को देखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता।

Central participation in the State Road Transport Undertakings

2991. SHRI KAMAL MORARKA: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether it is a fact that some State Governments including Maharashtra urged the Central Government for one third share participation in the State road transport undertakings;